PILOT ŚMIGŁOWCA

30/640

CENA
20 zł

NIEBOR
-TUJĄCY
SKOK

Krótka informacja o treści poprzednich zeszytów

Pilot śmigłowca por. Sławomir Karski i jego mechanik plut. Paweł Kaliński przeżywają wspólnie – w czasie pełnienia służby wojskowej – różne, niekiedy niebezpieczne przygody. Załoga śmigłowca bowiem, oprócz wykonywania zadań szkoleniowych, bywa często kierowana tam, gdzie pomoc wojska jest niezbędna. Rozbijanie, wspólnie z saperami, zatorów lodowych na rzece, ratowanie powodzian lub mieszkańców wioski odciętej od świata wskutek obfitych opadów śniegu – to tylko niektóre z akcji stanowiących treść poprzednich zeszytów. Załoga śmigłowca brała również udział w ćwiczeniach wraz z wojskami lądowymi, podczas których por. Karski wystąpił już jako dowódca klucza śmigłowców. Równolegle w zeszytach tej serii rozwijał się wątek związany z życiem prywatnym naszego bohatera. Jego sympatią jest dziennikarka, Barbara Tarnicka, natomiast on sam – nie wiedząc o tym – stanowi obiekt uczuć siostry plut. Kalińskiego – Hanki, trenerki łyżwiarstwa figurowego. Przypadkowe zetknięcia Karskiego z Hanką przy okazji różnych uroczystości w jednostce śmigłowców zaczynają – jak się wydaje – skłaniać porucznika do zrewidowania swych uczuć do Barbary, której despotyzm staje się zbyt uciążliwy. Tarnicką zresztą jest żywo zainteresowany kpt. Krucewicz – przełożony Karskiego.
Tymczasem w jednostce śmigłowców trwają przygotowania do zawodów spadochronowych...

SZKOLNE IZBY PAMIĘCI NARODOWEJ

Tuż po wyzwoleniu kraju młodzież rozpoczęła zbieranie pamiątek z okresu II wojny światowej. Początkowo gromadzono je w domach, z czasem zaczęły trafiać również do szkół. W uporządkowaniu i selekcji pamiątek pomagali nauczyciele. Na przełomie lat sześćdziesiątych i siedemdziesiątych ten początkowo spontaniczny ruch zbieracki przybierał coraz bardziej ukierunkowane formy. Tworzono Izby Pamięci Narodowej, które stały się swego rodzaju małymi muzeami, eksponującymi przede wszystkim walkę i męczeństwo narodu polskiego w latach wojny i okupacji hitlerowskiej. Zgromadzone w tych Izbach pamiątki można podzielić ogólnie na trzy podstawowe grupy:

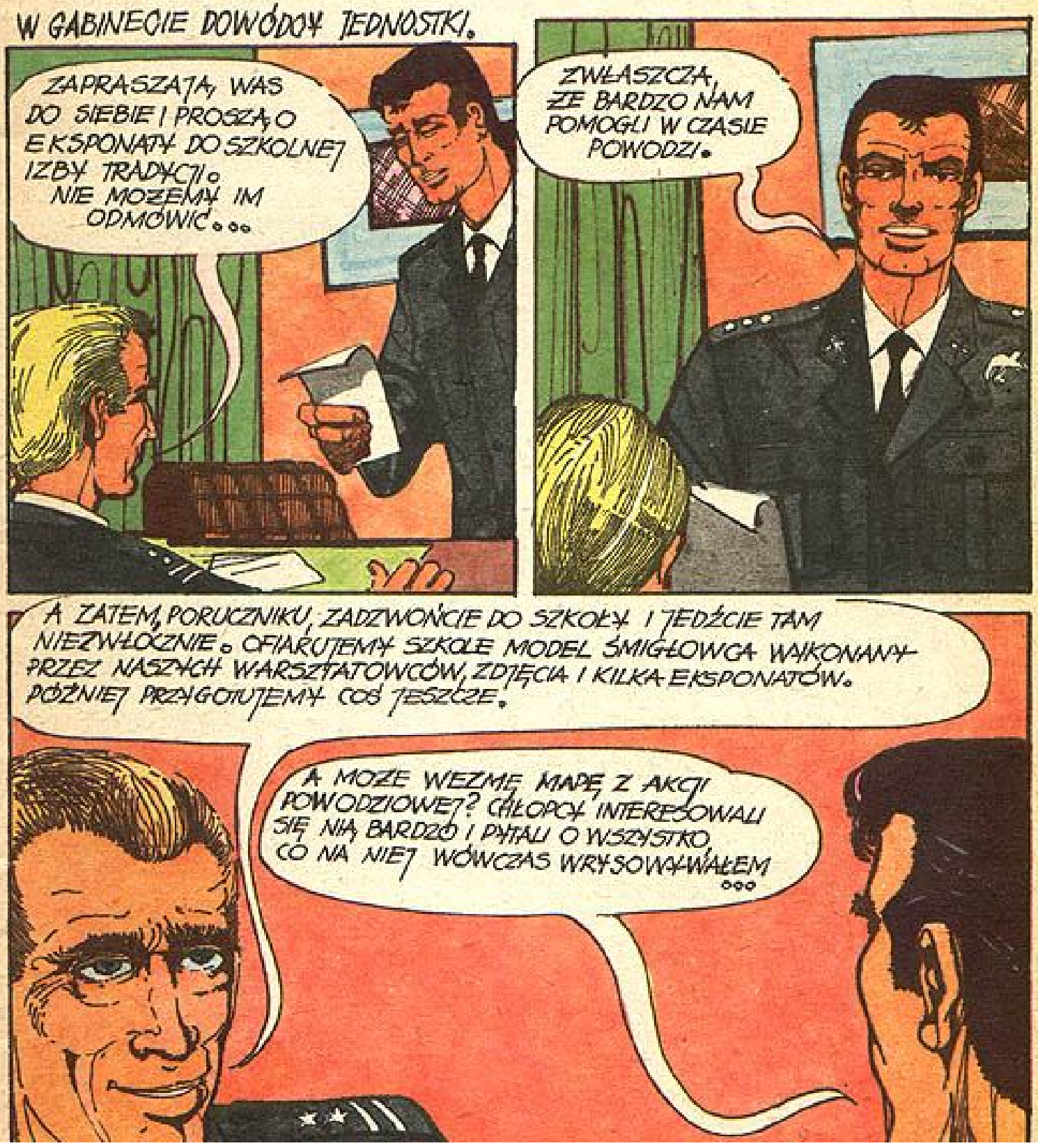
1. zdjęcia, listy, plakaty, obwieszczenia, prasa, mapy i wszelkiego innego rodzaju dokumenty z czasów wojny obronnej 1939 r., walk partyzanckich i walki zbrojnej Wojska Polskiego,

2. pamiątki i dowody martyrologii Polaków w okresie okupacji, zwłaszcza w obozach koncentracyjnych i obozach zagłady (m.in. również odzież, przybory do jedzenia, przedmioty osobistego użytku),

3. militaria: umundurowanie, części uzbrojenia i ekwipunku wojskowego, sprzęt wojskowy, odznaczenia itp.

W wielu szkołach tematyka Izb Pamięci Narodowej związana została z patronem szkoły lub jej historią i tradycją. Pewna grupa szkół obrała za temat Izb hasło „o wyzwolenie narodowe i społeczne", łącząc je niekiedy z historią najbliższego terenu i pod tym kątem ukierunkowała ekspozycje (np. „Synowie pułku w walce o wolność i utrwalenie władzy ludowej", „Powstańcy Wielkopolscy w pracy i walce", „1 pułk lotnictwa myśliwskiego „Warszawa", „Polacy na frontach II wojny światowej", „Za naszą i Waszą wolność"). W czasie tworzenia Izb Pamięci Narodowej młodzież również rejestrowała i opisywała zebrane przez siebie eksponaty, przeprowadzała wywiady z ofiarodawcami pamiątek lub ludźmi bezpośrednio związanymi z określonymi wydarzeniami, zbierała dokumentację fotograficzną itp.
W Izbach Pamięci Narodowej organizowane są okolicznościowe wystawy, prowadzi się lekcje wychowania obywatelskiego, historii i języka polskiego. Izby bywają też często miejscem uroczystości szkolnych i zbiórek harcerskich. Tu też odbywają się spotkania z przedstawicielami Wojska Polskiego i weteranami walk.
Wzbogacenie zbiorów i opieka nad Izbami Pamięci Narodowej w szkołach pozwala młodzieży na głębsze poznanie historii własnego regionu i środowiska, a również na aktywne uczestniczenie w rozmaitych konkursach szkolnych jak np. konkurs na przewodnika po Izbie, konkurs na najlepszy komentarz omawiający eksponaty, na plakat okolicznościowy lub informacyjny itp. Popularyzacji idei Izb Pamięci Narodowej służą też publikacje opracowywane staraniem szkolnych władz wojewódzkich, a dostępne w szkolnych bibliotekach.

NIEFORTUNNY SKOK

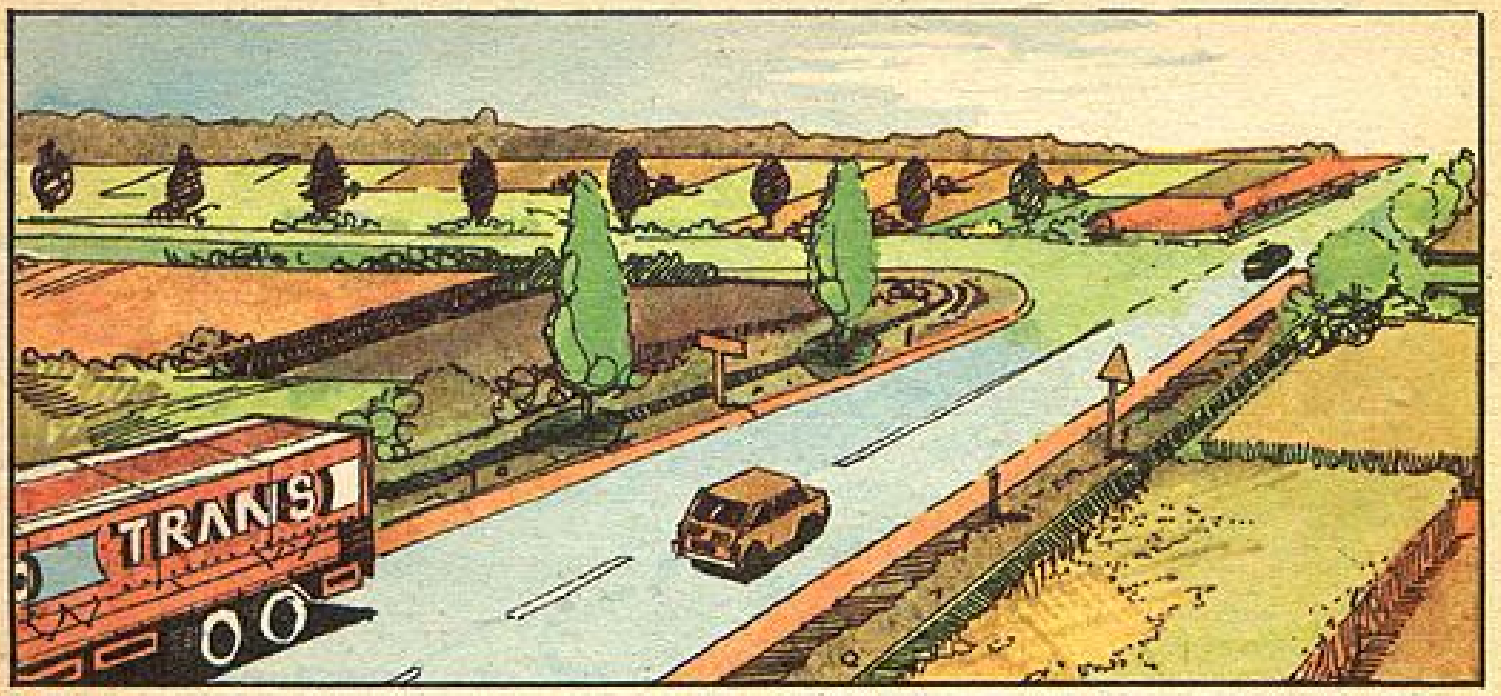

W GABINECIE DOWÓDCY JEDNOSTKI.
ZAPRASZAJĄ WAS DO SIEBIE I PROSZĄ O EKSPONATY DO SZKOLNEJ IZBY TRADYCJI. NIE MOŻEMY IM ODMÓWIĆ...
ZWŁASZCZA, ŻE BARDZO NAM POMOGLI W CZASIE POWODZI.
A ZATEM, PORUCZNIKU, ZADZWOŃCIE DO SZKOŁY I JEDŹCIE TAM NIEZWŁOCZNIE. OFIARUJEMY SZKOLE MODEL ŚMIGŁOWCA WYKONANY PRZEZ NASZYCH WARSZTATOWCÓW, ZDJĘCIA I KILKA EKSPONATÓW. PÓŹNIEJ PRZYGOTUJEMY COŚ JESZCZE.
A MOŻE WEZMĘ MAPĘ Z AKCJI POWODZIOWEJ? CHŁOPCY INTERESOWALI SIĘ NIĄ BARDZO I PYTALI O WSZYSTKO, CO NA NIEJ WÓWCZAS WRYSOWYWAŁEM...

ŚWIETNA MYŚL. MAPA JEST JUŻ PODNISZCZONA, ALE NA EKSPONAT NADAJE SIĘ.
SZKODA, ŻE PŁUT. KALIŃSKI MA KONSUL -TACJE W WAT. WOLAŁBYM POJE - CHAĆ RAZEM Z NIM. JEST Z TĄ MŁODZIEŻĄ ZAPRZYJAŹNIO- NY.
NIC STRACONEGO, SPOTKA SIĘ ZE SWOIMI MŁODYMI PRZYJACIÓŁMI, KIEDY TU PRZYJEDĄ. ZAPROSZĘ MŁODZIEŻ DO NASZEGO GARNIZONU. POKAŻEMY IM LOTNISKO, SPRZĘT, ZABIERZEMY DO SAMOLOTU NA MAŁY PRZELOT, PRZYGOTUJEMY UPOMINKI...

TEGO SAMEGO DNIA POR. KARSKI ZATELEFONOWAŁ DO DZIENNIKARKI BARBARY TARNICKIEJ...

CIESZĘ SIĘ, ŻE TWÓJ SAMOCHÓD JEST JUŻ „NA CHODZIE" BO ZABIERAM TROCHĘ EKSPONATÓW.
A JA SIĘ CIESZĘ ŻE POJEDZIEMY RAZEM W TAMTE STRONY. BĘDĘ MOGŁA ZEBRAĆ MATERIAŁ DO REPOR- TAŻU...

POR. KARSKI I BARBARA TARNICKA W DRODZE DO MIEJSC, KTÓRE WCZESNĄ WIOSNĄ ZOSTAŁY DOTKNIĘTE KLĘSKĄ POWODZI...



JESZCZE TYLKO KILKA KILOMETRÓW. PO PRZYJEŹDZIE OD RAZU PÓJDĘ DO NACZELNIKA GMINY, A PÓŹNIEJ PO CIEBIE DO SZKOŁY. ILE CZASU ZAJMIE CI TO SPOTKANIE?

TRUDNO PRZEWIDZIEĆ. OBAWIAM SIĘ, ŻE BĘDZIESZ MUSIAŁA POCZEKAĆ NA MNIE.

POSTĄPIŁEM CHYBA POCHOPNIE WCIĄGAJĄC JĄ W TEN WYJAZD... ONA NIE LUBI SIĘ CZUĆ SKRĘPOWANA...

NA SKRAJU MIASTECZKA SAMOCHÓD ZATRZYMAŁ SIĘ PRZED ZBIORCZĄ SZKOŁĄ GMINNĄ.

DRRRR
CHYBA DZWONEK NA PRZERWĘ?
KLASA VI b
SEKRETARIAT

POPATRZ! NASZ PORUCZNIK ZE ŚMIGŁOWCA!
TAK! TO ON! POWIEM DYREKTOROWI, ŻE PRZYJECHAŁ.
PANIE DYREKTORZE! PORUCZNIK ZE ŚMIGŁOWCA PRZYJECHAŁ!
NAPRAWDĘ?! TO ŚWIETNIE.
DZIEŃ DOBRY, PANIE PORUCZNIKU. ALEŻ SIĘ WSZYSCY UCIESZĄ, ŻE PAN PRZYJECHAŁ!
DZIEŃ DOBRY. I JA SIĘ CIESZĘ, ŻE WAS WIDZĘ.

W GABINECIE DYREKTORA SZKOŁY...

GMINA JESZCZE NIE MOŻE SIĘ OTRZĄSNĄĆ PO TEJ KLĘSCE. STRATY SĄ OGROMNE... NA SZCZĘŚCIE DZIĘKI WOJSKU, NIE BYŁO OFIAR W LUDZIACH. MIESZKAŃCY WIELE WAM ZAWDZIĘCZAJĄ.

MŁODZIEŻ POSTANOWIŁA ZEBRAĆ MATERIAŁY DOTYCZĄCE POMOCY WOJSKA W CZASIE POWODZI. CHCEMY, ŻEBY W NASZEJ IZBIE PAMIĘCI NARODOWEJ BYŁY EKSPONATY MÓWIĄCE NIE TYLKO O PRZESZŁOŚCI, ALE POKAZUJĄCE RÓWNIEŻ TERAŹNIEJSZOŚĆ... MAMY JUŻ INTERESUJĄCY MATERIAŁ O SAPERACH. BYLIBYŚMY WDZIĘCZNI ZA ZDJĘCIA WASZEGO ŚMIGŁOWCA, NO I OCZYWIŚCIE COŚ NA TEMAT ZAŁOGI... ALE, A PROPOS, JAK SIĘ MIEWA WASZ MECHANIK?
ŚWIETNIE. NIE MÓGŁ, NIESTETY, PRZYJECHAĆ BO PRZYGOTOWUJE SIĘ DO EGZAMINÓW NA STUDIA W WOJSKOWEJ AKADEMII TECHNICZNEJ. A CO DO MATERIAŁÓW... CZĘŚĆ EKSPONATÓW JUŻ PRZYWIOZŁEM...

ROZMOWĘ PRZERWAŁ TELEFON.

...WŁAŚNIE CHCĘ ZAPROPONOWAĆ PORUCZNIKOWI SPOTKANIE Z UCZNIAMI STARSZYCH KLAS ZA KILKANAŚCIE MINUT W CZASIE DUŻEJ PRZERWY, W SALI GIMNASTYCZNEJ. WYŚMIENITA OKAZJA... CZEKAM PANIE NACZELNIKU...

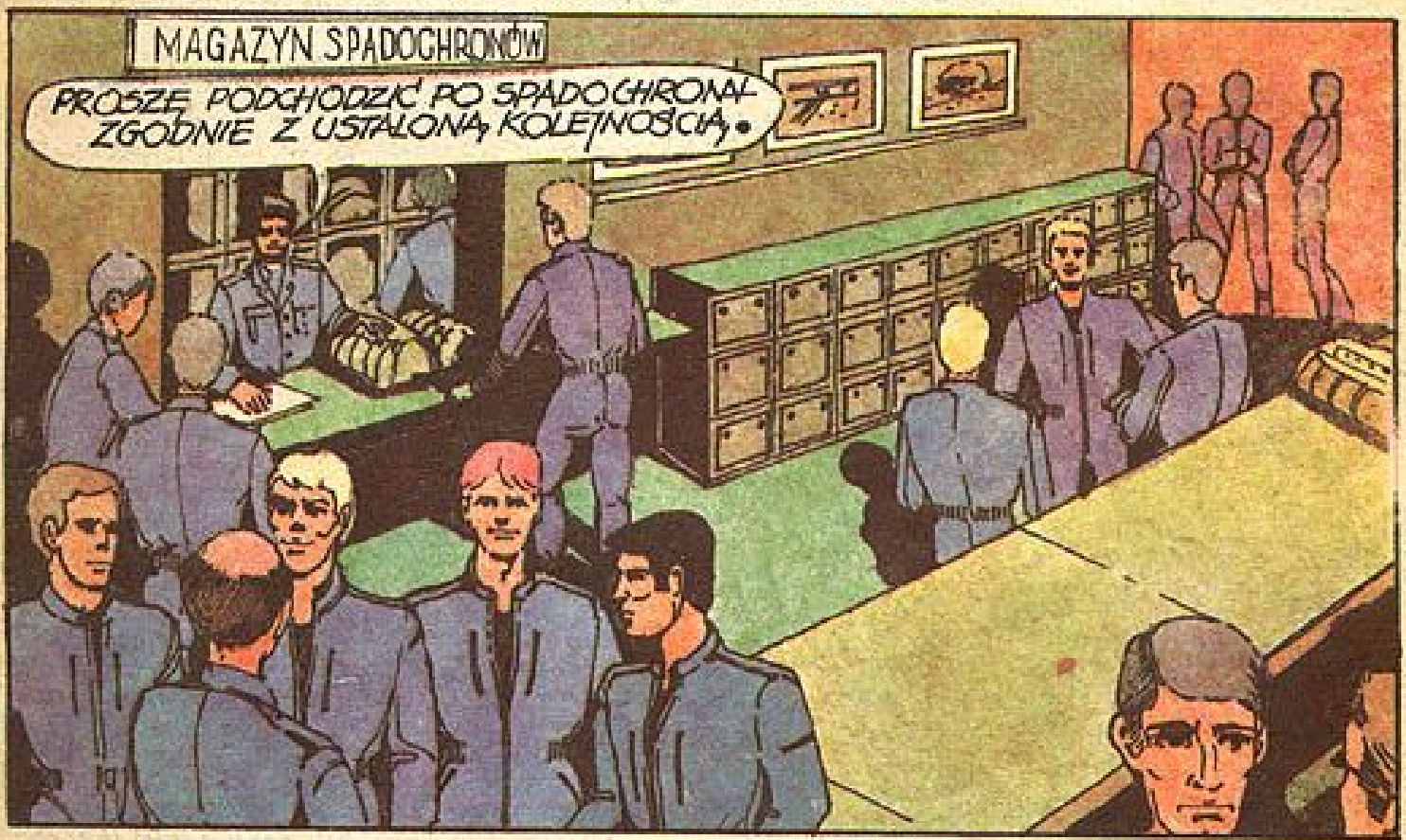
BARBARA DZIAŁA ENERGICZNIE!...

MINĘŁO KILKA DNI... W RAMACH ZAJĘĆ WYCHOWANIA FIZYCZNEGO DLA PERSONELU LATAJĄCEGO POR. KARSKI I KPT. KRUCEWICZ ODBYWAJĄ KOLEJNE ĆWICZENIA DŻUDO.

...ZNAJĄ SIĘ JAK ŁYSE KONIE. JUŻ NIE WIELE JAKO TRENER MOGĘ ICH NAUCZYĆ... CIEKAW JESTEM, KTÓRY Z NICH DZISIAJ PIERWSZY ZDECYDUJE SIĘ NA RZUT?..

NIESTETY, NIE DAJE SIĘ ZASKOCZYĆ!.. MOŻE JEDNAK UDA MI SIĘ GO PODEJŚĆ?..
CZUJĘ, ŻE NIC NIE WSKÓRAM ...
KARSKI DOBRZE ATAKUJE. JEST LEPSZY...
PO ZAKOŃCZONYCH ĆWICZENIACH.
BĘDZIEMY MIELI TERAZ DŁUŻSZĄ PRZERWĘ W TRENINGACH W ZWIĄZKU Z PRZYGOTOWANIAMI DO ZAWODÓW. SŁYSZAŁEM, ŻE JUTRO SKACZESZ Z NOWICJUSZAMI.
NIE TYLKO JA, PIOTR BAŁWAN I „WUJASZEK" TEŻ SIĘ ZGŁOSILI... ZRESZTĄ, DAWNO JUŻ NIE SKAKAŁEM. CHCĘ SPRÓBOWAĆ NA SPADOCHRONIE DESANTOWYM.
NIE MAM WIELKICH SZANS W ZAWODACH. W NASZEJ EKIPIE JEST KILKU ZNANYCH SKOCZKÓW NIE MÓWIĄC JUŻ O INNYCH REPREZENTACJACH.
SŁUSZNIE. PRZED ZAWODAMI KAŻDY SKOK SIĘ LICZY.

W SPADOCHRONIARNI PRZED SKOKAMI TRENINGOWYMI.



W CZASIE PRZYGOTOWYWANIA SPADOCHRONÓW DO SKOKÓW, ODBYWA SIĘ ICH DOKŁADNE SPRAWDZENIE I PONOWNE UŁOŻENIE.

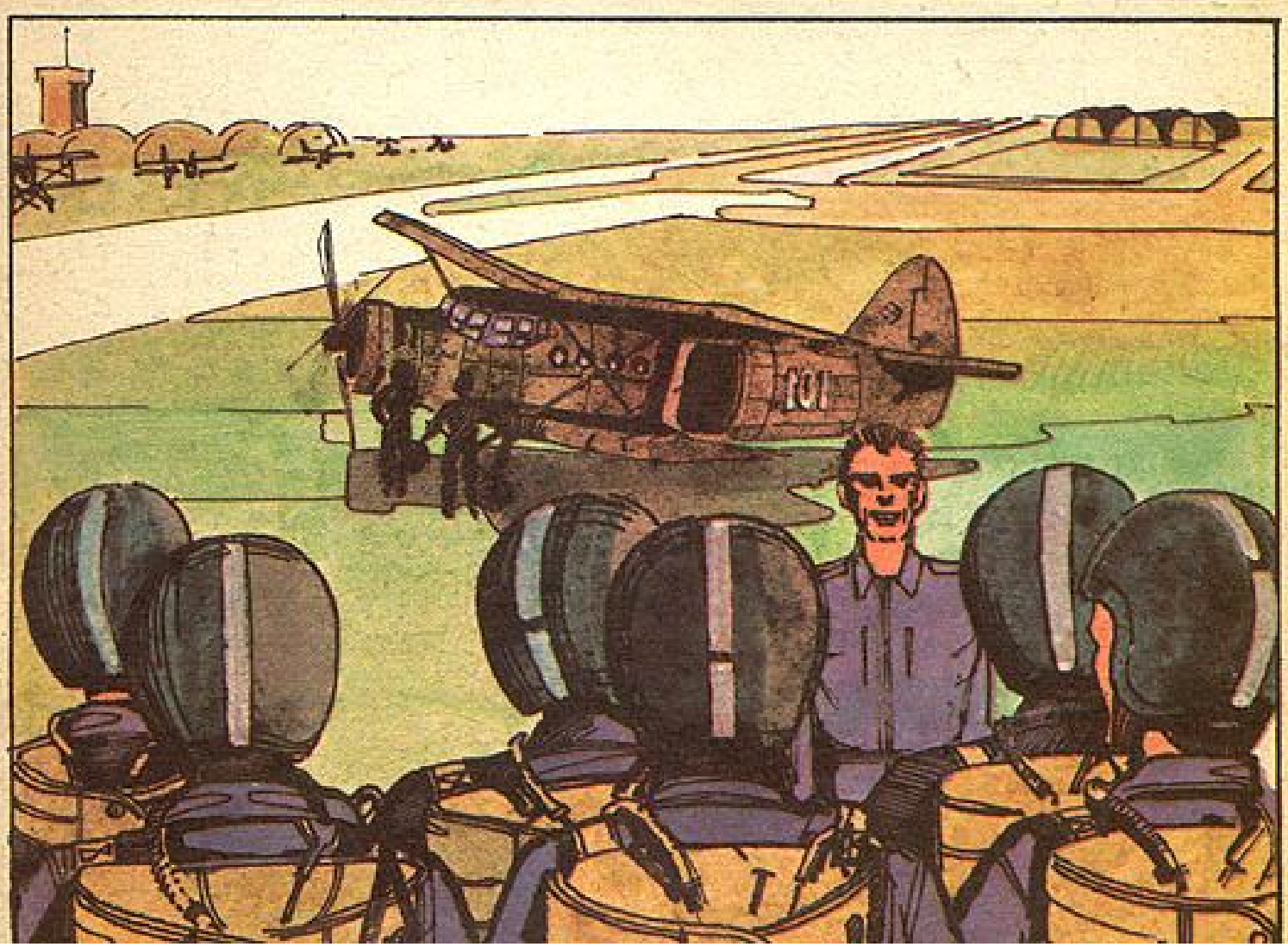
TAK, TAK. KAŻDĄ LINKĘ UKŁADAJCIE JAK ZAPAŁKI W PUDEŁKU, ŻEBY SIĘ NIE POPLĄTAŁY. TO BARDZO WAŻNE, BO W POWIETRZU MOŻE SIĘ RÓŻNIE ZDARZYĆ...

OBYWATELU SIERŻANCIE, OPOWIEDZCIE NAM COŚ...
DOBRZE. OPOWIEM WAM CO SIĘ PRZED LATY WYDARZYŁO JEDNEMU ZE SKOCZKÓW... TYLKO SIĘ NA MNIE NIE GAPCIE I UWAŻNIE RÓBCIE SWOJE.
NASZ WUJASZEK TO CHODZĄCA KRONIKA. NIE ZDARZYŁO SIĘ, ŻEBY KIEDYKOLWIEK POWTÓRZYŁ DWA RAZY TĘ SAMĄ HISTORIĘ.
A KAŻDĄ KOŃCZY MORAŁEM...
...OTÓŻ, JUŻ W SAMOLOCIE ŻOŁNIERZOWI TEMU LINKA DO WYCIĄGANIA SPADOCHRONU PRZESUNĘŁA SIĘ POD PACHĘ! JAK TO SIĘ STAŁO – NIE WIADOMO. WIDOCZNIE ZA BARDZO SIĘ KRĘCIŁ. INSTRUKTOR, KTÓRY GO WYPUSZCZAŁ, TEŻ TEGO NIE ZAUWAŻYŁ... NO I CHŁOPAK WYSKOCZYŁ!
NO I CO SIĘ DALEJ STAŁO?

A JAK MYŚLICIE CO SIĘ MOGŁO STAĆ, W TAKIEJ SYTUACJI?
PEWNIE SPADOCHRON SIĘ NIE OTWORZYŁ?
ZGADŁEŚ. NIE OTWORZYŁ SIĘ, BO LINKA SIĘ URWAŁA. W DODATKU TAK NIM SZARPNĘŁO, ŻE MAŁO MU RĘKI NIE URWAŁO! Z BÓLU STRACIŁ PRZYTOMNOŚĆ... I TAK SPADAŁ Z ZAMKNIĘTYM SPADOCHRONEM...
WUJASZEK KONTYNUUJE:
DOPIERO JAKIEŚ DWIEŚCIE METRÓW NAD ZIEMIĄ OCKNĄŁ SIĘ, ZDĄŻYŁ SZARPNĄĆ DRUGĄ RĘKĄ ZA KÓŁKO SPADOCHRONU ZAPASOWEGO I SZCZĘŚLIWIE WYLĄDOWAŁ. KIEDY PODBIEGLIŚMY DO NIEGO BYŁ ZNÓW NIEPRZYTOMNY. POTEM JESZCZE DŁUGO LECZYŁ WYBITY STAW BARKOWY...
TO JUŻ DOBRZE, ŻE WUJASZEK SIĘ DOWIEDZIAŁ, ŻE TAMTEGO ZABOLAŁO...

WIDZICIE JAK TO BYWA, KIEDY SIĘ NIE PRZYPILNUJE, ŻEBY WSZYSTKO BYŁO W PORZĄDKU. ZAPAMIĘTAJCIE TO SOBIE. A TERAZ DOŚĆ POGADUSZEK. SPRAWDZĘ JAK UŁOŻYLIŚCIE SPADOCHRONY...

GRUPA SKOCZKÓW UDAJE SIĘ DO SAMOLOTU...



A TERAZ PROSZĘ W USTALONEJ KOLEJNOŚCI ZAJMOWAĆ MIEJSCA W SAMOLOCIE.
SAMOLOT WYSTARTOWAŁ.
POGODA NAM SPRZYJA. NIE MA WIATRU...

SAMOLOT PO WZNIESIENIU SIĘ NA ODPOWIEDNIĄ WYSOKOŚĆ ZAWRACA W STRONĘ LOTNISKA.

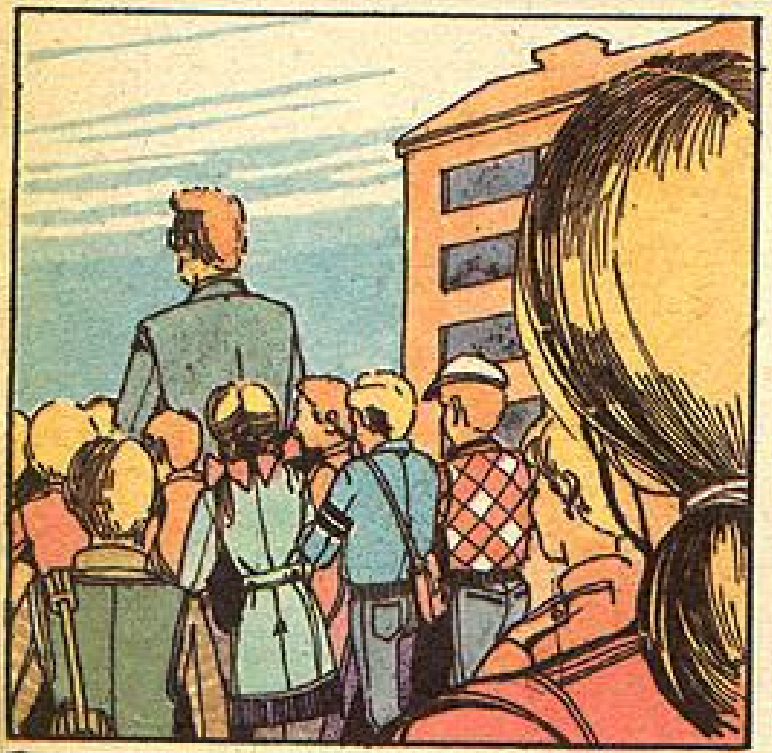
PIERWSZY BĘDZIE SKAKAŁ JEDEN Z INSTRUKTORÓW W CELU USTALENIA WARUNKÓW OPADANIA.
PRZYGOTOWAĆ SIĘ!
JUŻ!

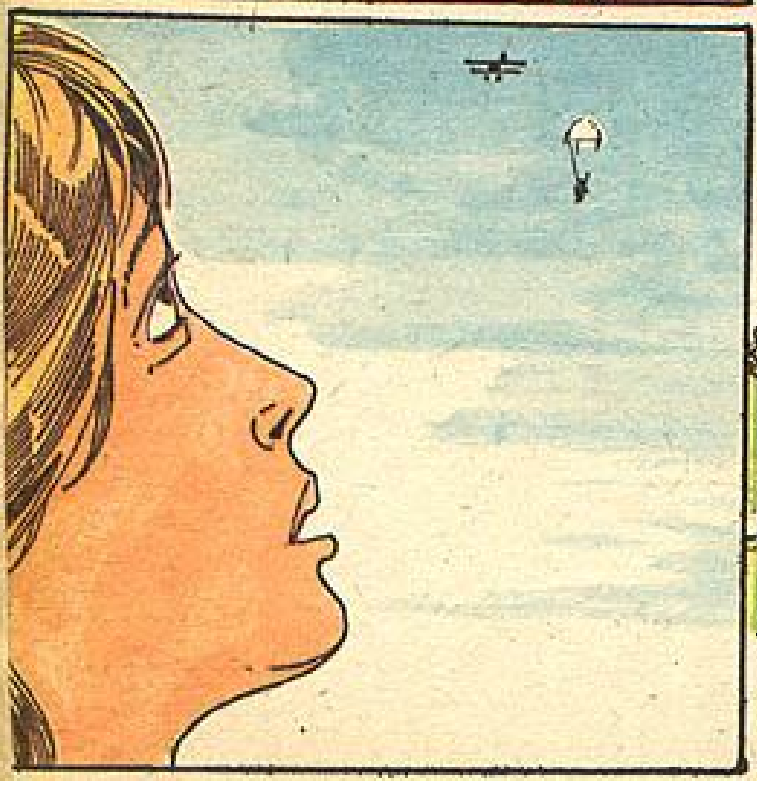
KORZYSTAJĄC Z DNIA WOLNEGO OD PRACY HANKA KALIŃSKA PRZYJECHAŁA W ODWIEDZINY DO BRATA

CZY TO SĄ SKOKI SPADOCHRONOWE Z WIEŻY, CZY Z SAMOLOTU? CZY MÓJ BRAT TEŻ BIERZE W TYM UDZIAŁ?
BIURO PRZEPUSTEK
MUSI PANI POCZEKAĆ NA BRATA W KLUBIE DOPÓKI SKOKI SIĘ NIE SKOŃCZĄ...

PRZYGOTOWUJEMY CAŁĄ NASZĄ EKIPĘ DO ZAWODÓW. MY TU NIE MAMY WIEŻY. SKACZĄ Z SAMOLOTU. PLUT. KALIŃSKI RÓWNIEŻ SKACZE. TO Z TEGO SAMOLOTU, KTÓRY TAM LECI NA WYSOKOŚCI 1000 m.

CZY MOGĘ TAM PODEJŚĆ I POPATRZEĆ?
DO HANGARÓW NIE WOLNO SIĘ ZBLIŻAĆ. PROSZĘ IŚĆ ZA TĄ GRUPĄ UCZNIÓW, KTÓRZY WŁAŚNIE PRZYJECHALI. ONI TEŻ BĘDĄ OBSERWOWAĆ SKOKI.



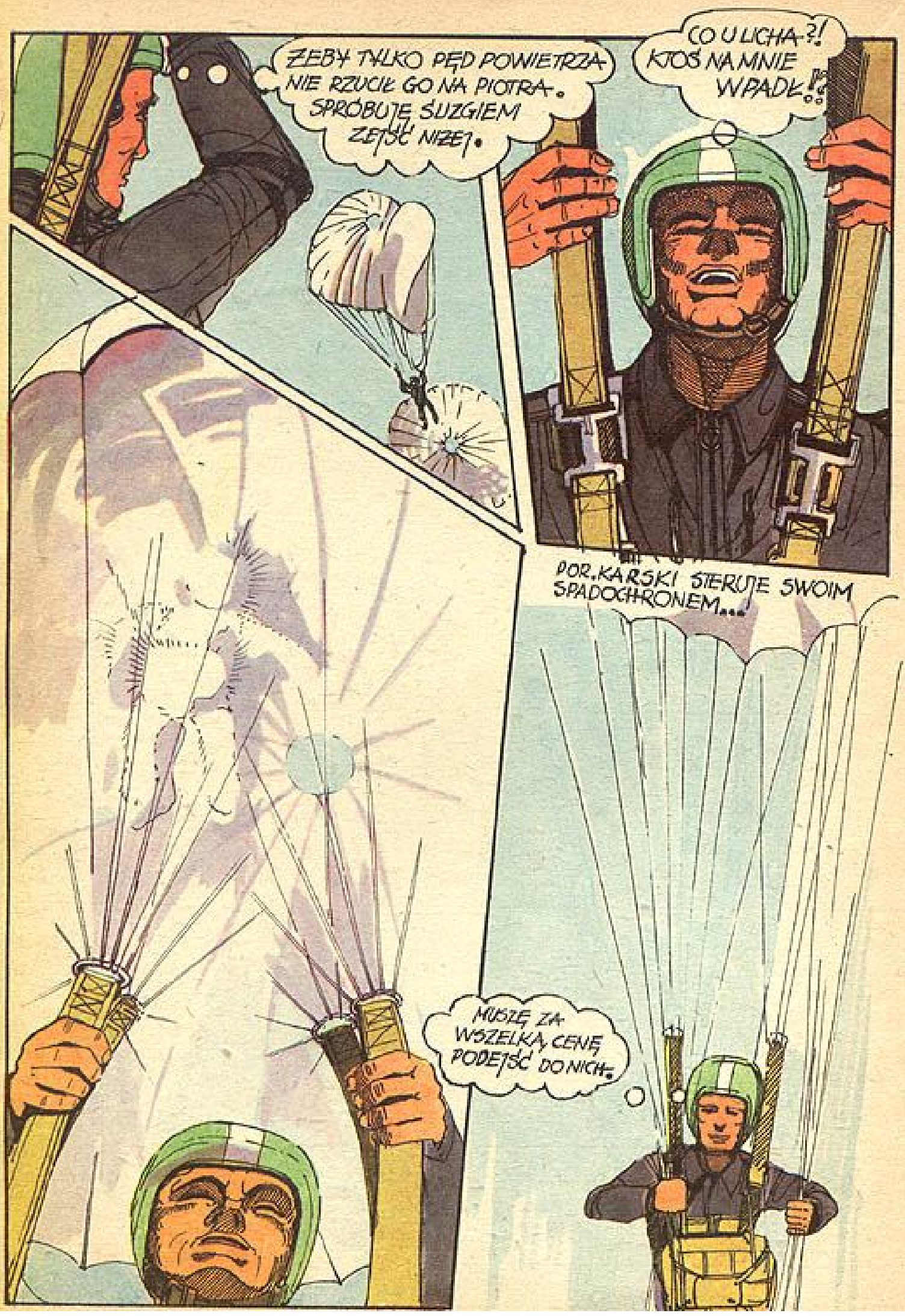


PO KILKU MINUTACH SKOCZEK WYLĄDOWAŁ W OBRĘBIE KOŁA.

GRUPA SKOCZKÓW PRZYGOTOWUJE SIĘ DO OPUSZCZENIA SAMOLOTU...

GRUPA SKOCZKÓW ROZPOCZĘŁA SKOKI...

SKOKI OBSERWUJE DOWÓDCA JEDNOSTKI
PŁK MARKIEWICZ
TRZECI MA KŁOPOT ZE SPADOCHRONEM !!
CO SIĘ DZIEJE Z TEGO SPADOCHRONEM? SPADA NA PIOTRA!
ŻOŁNIERZ USIŁUJE UWOLNIĆ PŁACHTĘ SPADOCHRONU Z LINEK.


ŻEBY TYLKO PĘD POWIETRZA NIE RZUCIŁ GO NA PIOTRA. SPRÓBUJĘ ŚLIZGIEM ZEJŚĆ NIŻEJ.
CO U LICHA?! KTOŚ NA MNIE WPADŁ!!
POR. KARSKI STERUJE SWOIM SPADOCHRONEM...
MUSZĘ ZA WSZELKĄ CENĘ PODEJŚĆ DO NICH.

OPADAJĄCY ZA POR. KARSKIM PLUT. KALIŃSKI Z NIEPOKOJEM OBSERWUJE CO DZIEJE SIĘ PRZED NIM.

PORUCZNIK BARDZO RYZYKUJE. TAK OSTRO NIE POWINIEN ŚCIĄGAĆ. PRZECIEŻ TO ZWYKŁY DESANTOWY, A NIE WYCZYNOWY SPADOCHRON! CO ON CHCE ZROBIĆ ??!

TYMCZASEM NIEFORTUNNY SKOCZEK, MAJĄCY WIĘKSZĄ PRĘDKOŚĆ OPADANIA, ZEŚLIZNĄŁ SIĘ PO OŻASZE SPADOCHRONU POR. BAŁYNIA.

CO MAM ROBIĆ !!!??? CZY JUŻ OTWIERAĆ ZAPASOWY SPADOCHRON??

ZACZEPIŁ SIĘ O MOJĄ LINĘ!

POR. KARSKI, OSTRYM ŚLIZGIEM, ZNACZNIE ZWIĘKSZAJĄCYM PRĘDKOŚĆ OPADANIA, ZBLIŻA SIĘ DO POR. BAŁYNIA I NIEFORTUNNEGO SKOCZKA.
SPADOCHRON ŻOŁNIERZA SPADAJĄCEGO W DÓŁ PO NAPIĘTEJ LINIE ZNALAZŁ SIĘ W STREFIE CISZY NAD PRACUJĄCĄ CZASZĄ SPADOCHRONU POR. BAŁYNIA I ZGASŁ.
NIEDOBRZE! JEGO CZASZA WPADŁA W MARTWĄ STREFĘ!
TO MŁODY, NIEDOŚWIADCZONY SKOCZEK... WPADŁ NA POR. BAŁYNIA. A TEN NAD NIM TO POR. KARSKI.
TYMCZASEM NA LOTNISKU
KARSKI WYRAŹNIE CHCE IM POMÓC.
TO RYZYKOWNE. NIEWIELE BRAKUJE I SPADOCHRON ZWINIE MU SIĘ W SPIRALĘ!

WŁĄCZ SILNIK!!
SKOKI OBSERWUJE RÓWNIEŻ, WRAZ Z GRUPĄ MŁODZIEŻY, HANKA KALIŃSKA...
CO SIĘ STAŁO Z TYM SPADOCHRONEM? JUŻ GO NIE WIDAĆ! BOJĘ SIĘ O PAWŁA... I O NIEGO. MOŻE TEŻ JEST TAM!?
JEDEN SKOCZEK WPADŁ NA DRUGIEGO!

NIE BÓJ SIĘ! ODETNIJ TĘ LINĘ!
SIĘGA PO NÓŻ...
TYMCZASEM POR. KARSKI, ŚCIĄGAJĄC LEKKO LINKI SPADOCHRONU, JUŻ SIĘ ZBLIŻYŁ I OBSERWUJE OBU SKOCZKÓW.
PUŚĆ DRUGĄ RĘKĘ I OTWÓRZ NÓŻ! TYLKO SPOKOJNIE.

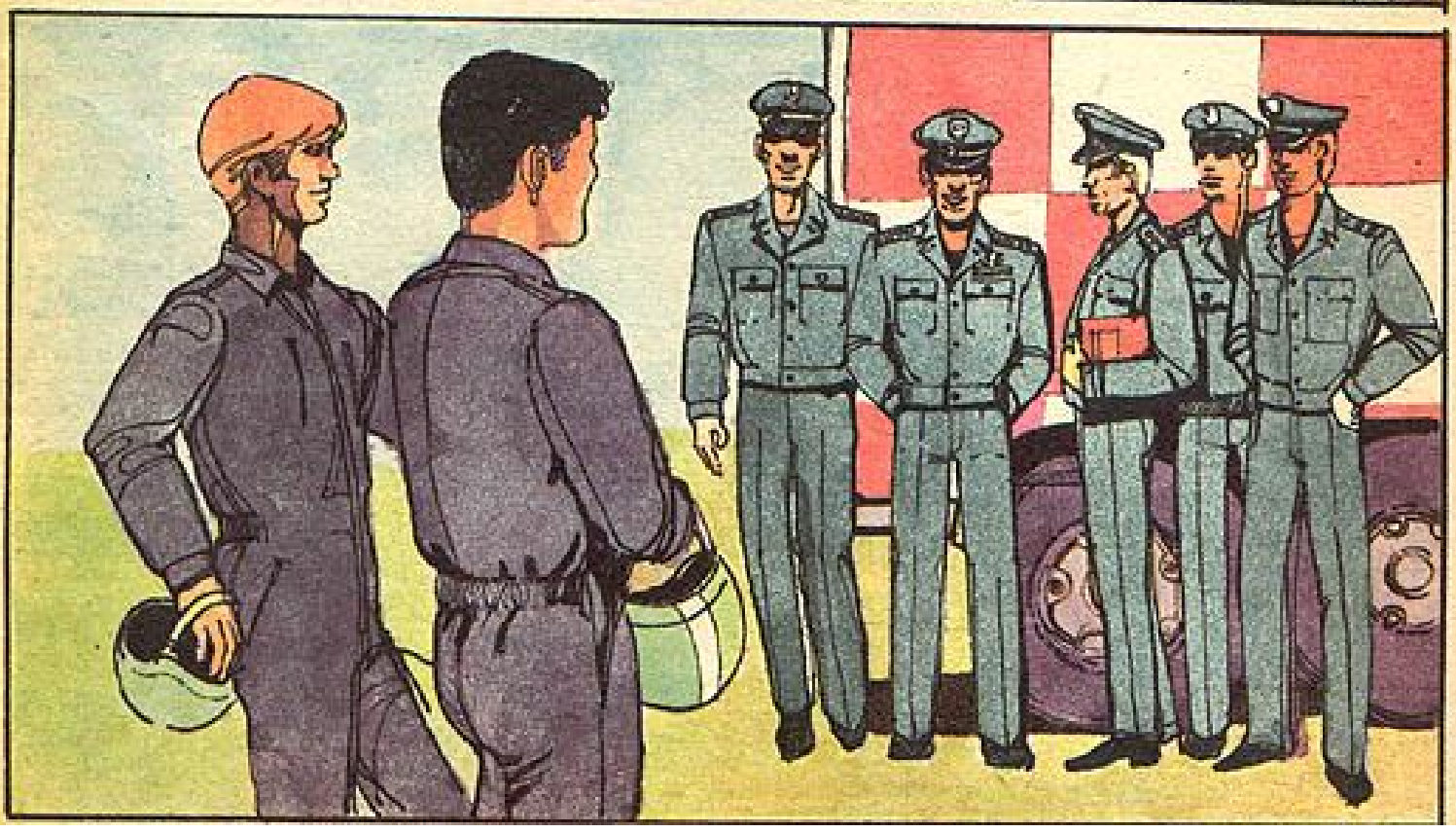
KARSKI, WISZĄC W POWIETRZU NA SZELKACH SPADOCHRONU, ZOBACZYŁ CO SIĘ STAŁO.
NAGLE...
TEGO JESZCZE BRAKOWAŁO! UPUŚCIŁ NÓŻ! CÓŻ ZA NIEZDARA!
ZIEMIA JUŻ BLISKO! MUSZĘ NATYCHMIAST ROZWINĄĆ ZAPASOWY SPADOCHRON...
ŻOŁNIERZ ROZPACZLIWIE SZUKA KÓŁKA SPADOCHRONU ZAPASOWEGO.

NIE RUSZAJ ZAPASOWEGO! JESZCZE ZDĄŻYSZ! PIOTREK! ODETNIJ TĘ LINKĘ!
JUŻ ODCINAM!
POR. BAŁYŃ PRZECIĄŁ LINKĘ I ŻOŁNIERZ RUNĄŁ W DÓŁ.

POR. KARSKI, ŚCIĄGNĄWSZY LINKI SWEGO SPADOCHRONU, ŚLIZGIEM OPADA ZA ŻOŁNIERZEM.
ŻOŁNIERZ OTWORZYŁ ZAPASOWY SPADOCHRON.
TERAZ OTWIERAĆ ZAPASOWY!
BAŁEM SIĘ, ŻEBY MU SIĘ GŁÓWNY SPADOCHRON NIE ZWINĄŁ, ALE UDAŁO SIĘ JAKOŚ. WYLĄDUJE NA DWÓCH... DO ZIEMI MA JESZCZE ZE TRZYSTA METRÓW.

MIELI SZCZĘŚCIE, ALE PROSZĘ SZCZEGÓŁOWO ZBADAĆ PRZYCZYNĘ KŁOPOTÓW Z TYM SPADOCHRONEM...

PO CHWILI WSZYSCY SKOCZKOWIE WYLĄDOWALI
DZIĘKUJĘ. OSTRZEGŁEŚ NAS W SAMĄ PORĘ. GDYBY OTWORZYŁ, JEGO ZARĘKOWA MÓGŁ MI SIĘ WPLĄTAĆ W LINKI !... LEPIEJ NIE MYŚLEĆ, CZIM BY SIĘ TO SKOŃCZYŁO. I TAK MIAŁEM PIETRA.
PRZYZNAM CI SIĘ, ŻE MNIE TEŻ STRACH OBLECIAŁ. ALE WSZYSTKO DOBRE, CO SIĘ DOBRZE KOŃCZY...
O! PRZYJECHALI PO SPADOCHRONY...



POR. KARSKI I POR. BAŁYŃ OPOWIEDZIELI DOWÓDCY O PRZEBIEGU WYDARZEŃ W POWIETRZU.
PRZEŻYLIŚMY NIECODZIENNE WYDARZENIE. I CO TU UKRYWAĆ... TE DWIE MINUTY BYŁY PEŁNE GROZY.
ZA CHWILĘ CZEKA WAS, OBYWATELU PORUCZNIKU, SPOTKANIE Z MŁODZIEŻĄ SZKOLNĄ, KTÓRA PRZYJECHAŁA DO NASZEJ JEDNOSTKI W ODWIEDZINY. ZORGANIZUJEMY IM LOT NAD LOTNISKIEM.
TRZEBA KONIECZNIE ZAPROSIĆ NA TO SPOTKANIE "WUJASZKA" - TEST W TAKICH SYTUACJACH NIEZASTĄPIONY.
A OTO I GŁÓWNY „WINOWAJCA". POSŁUCHAJMY, CO MA NAM DO OPOWIEDZENIA...
DZWONIŁA BARBARA. CHCIAŁABY PRZYJECHAĆ NA ZAWODY. CZEKA W REDAKCJI NA TWÓJ TELEFON.
MUSZĘ POWIEDZIEĆ PORUCZNIKOWI CO MYŚLĘ O TAKIM RYZYKU... JA NAJLEPIEJ TO WSZYSTKO WIDZIAŁEM!..

PLUT. KALIŃSKI ZOBACZYŁ Z DALEKA HANKĘ.
JEST HANIA!
CO TAM SIĘ STAŁO W CZASIE SKOKÓW? DLACZEGO JEDEN ZE SPADOCHRONÓW BYŁ ZNACZNIE MNIEJSZY OD INNYCH, A POTEM W OGÓLE GO NIE WIDZIAŁAM?
DOPIERO PÓŹNIEJ ROZWINĘŁY SIĘ DWA JEDNOCZEŚNIE. POWIEDZ, NIE BYŁO ŻADNEGO NIEBEZPIECZEŃSTWA?
ĆWICZYLIŚMY PRZED ZAWODAMI, KTÓRE ODBĘDĄ SIĘ NA NASZYM LOTNISKU... NIC TAKIEGO SIĘ NIE STAŁO... ZRESZTĄ, ZAPYTAJ PORUCZNIKA, ZARAZ TU BĘDZIE.
ZADZWONIĘ DO BARBARY PO SPOTKANIU Z MŁODZIEŻĄ... ZAUWAŻYŁEM, ŻE KRUCEWICZ BYŁ BARDZO ZADOWOLONY, KIEDY MÓWIŁ, ŻE ZAPOWIEDZIAŁA SIĘ DO NAS NA ZAWODY...
O, PRZYJECHAŁA SIOSTRA KALIŃSKIEGO! NIE WIEM, CZY TO NIE MILSZA NIESPODZIANKA, NIŻ TA, O KTÓREJ POWIEDZIAŁ MI KRUCEWICZ...
D.C.N.

O LOTNIACH I LOTNIARSTWIE

Marzenia o szybowaniu w powietrzu nie były obce ludzkości od zarania dziejów. Świadczą o tym i rysunki ptaków wyryte na skałach przed wielu tysiącami lat i legenda o Dedalu i Ikarze, którzy na wykonanych przez siebie skrzydłach z piór zlepionych woskiem wznieśli się ku słońcu. Już przed pięcioma wiekami Leonardo da Vinci, genialny uczony, rzeźbiarz i malarz – jeden z największych artystów Renesansu – naszkicował aparat latający zbliżony do dzisiejszej lotni.

Początki lotniarstwa sięgają ubiegłego stulecia, kiedy to Otto Lilienthal (medal jego imienia przyznawany jest najwybitniejszym szybownikom) wykonał na skonstruowanych przez siebie szybowcach ponad 2 tysiące lotów na odległość do 350 m. W r. 1896, podczas wykonywania jednego z takich lotów, Lilienthal zginął, uderzony o ziemię podmuchem wiatru. W podobny sposób usiłował latać nasz rodak Czesław Tański, który w tym samym czasie zbudował lekkie skrzydła, nazwane przez niego „lotnią" i przy ich pomocy dokonał pierwszego na świecie wzlotu z terenu płaskiego. Ten niedoskonały jednak sposób latania nie znalazł szerszego zastosowania, aż do czasu, kiedy to amerykański konstruktor-aerodynamik polskiego pochodzenia dr Francisco M. Rogallo, pracujący w ośrodku badań kosmicznych, dokonał w r. 1951 zadziwiającego odkrycia. Okazało się, że prosty kształt skrzydła złożonego z dwóch rozciętych stożków, złączonych ze sobą wzdłuż bocznej krawędzi, uzyskuje znakomite właściwości lotne. Odkrycie to opatentowano pod nazwą „Latawiec Rogallo".

Latanie na takim skrzydle zapoczątkowali australijscy sportowcy, skacząc z wydm piaszczystych, a następnie amerykańscy narciarze wodni holowani przez motorówki.

W latach siedemdziesiątych lotniarstwo rozpowszechniło się. Start na lotni odbywa się z rozbiegu po zboczu góry ewentualnie ze zjazdu na nartach lub wrotkach. Lotniarz leci najczęściej w pozycji leżącej, trzymając się trójkątnej sterownicy. Samo sterowanie odbywa się przez zmianę położenia ciała. Lądowanie na nogi – u doświadczonych lotniarzy – przebiega nawet bez przewrócenia się.

O popularności lotni zadecydowała głównie ich niezwykle prosta konstrukcja, do budowy której wykorzystuje się lekkie i wytrzymałe materiały. Mimo bowiem różnorodnego kształtu obecnie używanych lotni, składają się one zawsze z tych samych elementów: trójkątnego skrzydła wykonanego z dakronu lub ortalionu i czterech cienkich rurek z tytanu lub duralu usztywnionego linami. Przeciętna waga lotni wynosi 20 kg. Są jednak konstrukcje ważące zaledwie 7 kg. Na tak znaczne zmniejszenie wagi pozwala właśnie współczesna technologia tworzyw sztucznych. Lotnie mogą osiągać prędkość 70–80 km na godzinę. Latać na lotni można pojedynczo lub w dwójkę, a nawet w trójkę. Przeciętna powierzchnia skrzydeł lotni wynosi 18–23 m², co pozwala uzyskać doskonałość rzędu 10 (oznacza to, że przy utracie 1 m wysokości można przy bezwietrznej pogodzie przelecieć 10 m do przodu). Lotnię składa się w ciągu kilku zaledwie minut w pakunek o długości 3 m, który można przewozić na dachu samochodu, a następnie przenieść na plecach na szczyt wzgórza. Lotniarze skakali już nie tylko ze szczytów takich gór jak Kilimandżaro czy Fudżi-jama, ale też ze szczytów alpejskich i himalajskich, a również z balonów.

Do ciekawszych osiągnięć lotniarskich należy zaliczyć przelot nad kanałem La Manche w r. 1977, przelot po linii prostej na odległość 154 km (w Kalifornii), który to rekord należy do Georga Worthingtona, osiągnięcie przewyższenia w stosunku do miejsca startu – 1800 m oraz utrzymywanie się w powietrzu przez 20 godzin i 47 min.

Lotniarze twierdzą, że uczucia doznawane podczas lotu są niezwykle i wspaniałe, nie dające się z niczym porównać. Stopień ryzyka i niebezpieczeństwa w lotniarstwie jest w zasadzie podobny do każdej innej dyscypliny sportu, z tym że w porównaniu do szybownictwa, spadochroniarstwa i pilotażu samolotowego szybowanie na lotniach jest bez porównania bezpieczniejsze. Lotniarz musi, oczywiście, posiadać odpowiedni zasób wiedzy teoretycznej, przejść wstępne przeszkolenie praktyczne i dysponować solidnym, właściwie wykonanym sprzętem.

Istotną zaletą lotniarstwa jest niewielki koszt lotni, którą można sobie zbudować (w oparciu o powszechnie dostępne plany) za ok. 20 tys. zł. Ma to wymowę w zestawieniu z bardzo kosztownym sportem samolotowym i szybowcowym (szybowiec kosztuje ponad pół miliona zł).

Lotniarstwo jest młodą, dynamiczną dziedziną sportu, dostępną dla ludzi w różnym wieku, opierającą się na sprzęcie prywatnym bądź stanowiącym własność klubów zakładowych. Poza przyjemnością latania, daje ono również możliwości młodym, często zdolnym konstruktorom, wypróbowania w praktyce swoich pomysłów. Warto na zakończenie wspomnieć o sensacyjnym wydarzeniu, jakim był w dn. 12.6.1979 r. przelot nad kanałem La Manche 21-kilogramowego mięśniolotu. Bohaterem tego wyczynu był Amerykanin dr Paul Mac Gready. Skonstruowany przez niego pojazd (rodzaj szybowca zaopatrzonego w śmigło) poruszany był siłą mięśni nóg pilota. Stąd, przez cały czas lotu nad powierzchnią morza, przy szybkości maksymalnej – 25 km/godz. i minimalnej – 14 km/godz., musiał on bez przerwy pedałować, aby nie dopuścić do niebezpiecznego obniżenia się swego latającego wehikułu.

Wydawnictwo „Sport i Turystyka", Warszawa 1982. Wydanie I. Nakład 200.250 egz.
Łódzkie Zakłady Graficzne ul. PKWN 18 Zam. 2356/1102/80 Z-99

O DALSZYCH LOSACH NASZYCH BOHATERÓW DOWIECIE SIĘ Z KOLEJNEGO ZESZYTU TEJ SERII PT. „CELE DLA MYŚLIWCÓW"

Z HISTORII LOTNICTWA LUDOWEGO WOJSKA POLSKIEGO

Polskie skrzydła nad Bałtykiem

W drugiej połowie marca 1945 r., po zdobyciu Kołobrzegu, 1 Armia Wojska Polskiego zajęła pozycje obronne wzdłuż wybrzeża Bałtyku w ponad 100-kilometrowym pasie od Kołobrzegu do Stepnicy. Bezpośredni kontakt z wojskami niemieckimi oddziały armii miały jedynie na lewym skrzydle, w rejonie wysp Wolin i Chrząszczewskiej. Na pozostałym odcinku wybrzeża można więc było liczyć się tylko z ewentualną, aczkolwiek mało prawdopodobną, próbą wysadzenia przez hitlerowców desantu.

W tej nowej sytuacji operacyjnej lotnictwo polskie przystąpiło od dn. 19 marca do wykonywania zadań bojowych. Głównym ich celem było rozpoznanie okrętów i statków nieprzyjaciela na wodach przybrzeżnych Morza Bałtyckiego, na odcinku Kołobrzeg-Dziwnów oraz ustalenie rozmieszczenia oddziałów niemieckich na wyspach Wolin i Chrząszczewskiej na Zalewie Kamieńskim i umocnień inżynieryjnych jak również ruchu na drogach prowadzących w kierunku linii frontu.

Rozpoznanie i patrolowanie wybrzeża prowadzono przeważnie parami ewentualnie kluczami samolotów. Najwięcej uwagi poświęcono wzrokowemu i fotograficznemu rozpoznaniu wojsk i obiektów nieprzyjaciela na wyżej wspomnianych wyspach. Podczas jednego z takich lotów piloci 1 pułku lotnictwa myśliwskiego „Warszawa" zaskoczeni zostali niezwykle silnym ogniem obrony przeciwlotniczej skierowanym z Wyspy Chrząszczewskiej. W związku z tym, w dn. 23–27 marca, dowódca 1 pułku „Warszawa" kpt. Wasyl Gaszyn wraz z ppor. Jerzym Kozakiem, ppor. Wiesławem Bobrowskim i chor. Jerzym Czownickim dokonali szczegółowego, fotograficznego rozpoznania wyspy, w wyniku którego wykryto tam wyrzutnie rakiet balistycznych V–2. Zoszturmowego. W kilka dni później takie same wyrzutnie wykryto na brzegu wyspy Wolin. Spotkał je ten sam los, co poprzednie.

Rozbite uprzednio na Pomorzu oddziały niemieckie, rozdrobnione na małe grupki, zaszyły się w lasach, zaś po przesunięciu linii frontu zaczęły przedzierać się w kierunku zachodnim, aby wyjść nad Zalew Szczeciński, skąd napadały na pojedynczych żołnierzy polskich i prowadziły dywersyjną działalność na tyłach naszych wojsk. W likwidacji hitlerowskich oddziałów dużą rolę odegrali polscy lotnicy, szczególnie ze 103 samodzielnej eskadry lotnictwa łącznikowego i 2 pułku nocnych bombowców „Kraków".

Załogi 103 eskadry wykonywały loty rozpoznawcze z lotniska położonego w okolicy miejscowości Narost (w pobliżu miasta Chojna). Podczas jednego z nich ppor. Chilkiewicz wykrył w lesie grupę liczącą ok. 250 żołnierzy niemieckich zamierzających przedrzeć się przez linię frontu na zachód. Szybkie przekazanie danych umożliwiło ich likwidację.

Nocne bombowce przeistoczyły się w tym czasie w samoloty rozpoznawcze i szturmowe. Również 2 pułk „Kraków" odbywał w ciągu dnia loty bojowe celem odnajdowania i zwalczania grup hitlerowskich. Bombowce krążyły nad masywami leśnymi, a piloci i nawigatorzy bacznie wpatrywali się w gęstwinę. Dostrzeżone grupy hitlerowców atakowano głównie ogniem broni pokładowej, a następnie przekazywano dowództwu dokładne dane, umożliwiające ostateczne rozbicie nieprzyjaciela.

Działania na wybrzeżu zakończono w dn. 8 kwietnia 1945 r. Następnie polskie jednostki lotnicze zostały przeniesione na polowe lotniska nad Odrę, aby wziąć udział w operacji berlińskiej – końcowej operacji II